STER



ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

№ 1. LUBLIN—STYCZEŃ 1927 r. CENA 50 GR.

STER

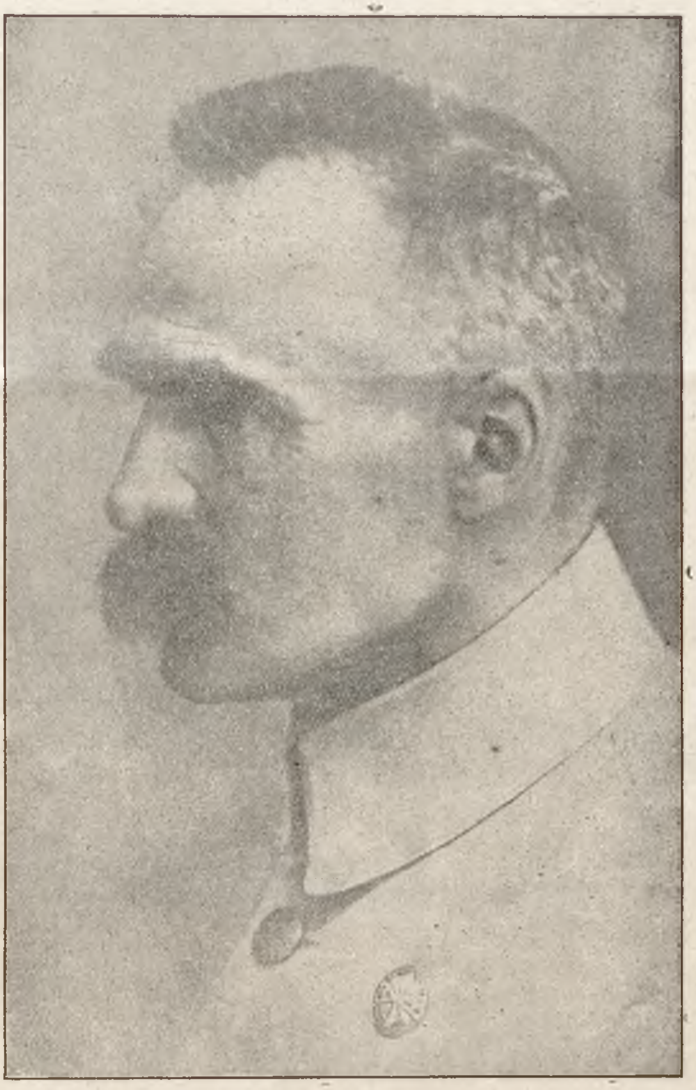
ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

№ 1. LUBLIN, styczeń 1927 Rok II.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Hotel Europejski.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50
Konto czekowe w P. K. O. № 63 763.

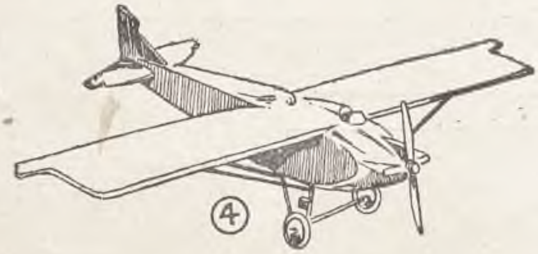
Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 7.29.



Marszałek
JÓZEF PIŁSUDSKI
Minister Wojny



(5)

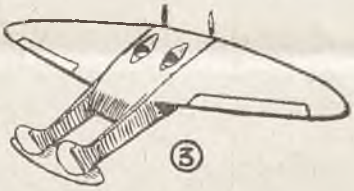


(4)



(11)

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku Lub. Woj. Komitet L. O. P. P. przesyła najlepsze Świąteczne życzenia Komitetom Powiatowym, Kołom gminnym i lokalnym, oraz wszystkim członkom L. O. P. P.



(3)



(10)

Wszystkim naszym Szanownym Współpracownikom, Czytelnikom i Sympatykom z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku, składamy za pośrednictwem „Steru“ moc szczerych i serdecznych życzeń.

Redakcja.



(2)



(9)



(1)

Bóg się rodzi...

Rozdzwoniły się w całej Polsce jak długa i szeroka, wszystkie dzwony pieśnią radości i wesela. Jasność jakaś słoneczna opromieniła polskie góry, lasy i niwy otulone w puszystą i lśniącą djamentami szatę. Na wyiskrzonym miljardami gwiazd niebie, zabłysła jedna z nich złocistemi blaskami przewyższająca inne, niosąca światu radosną nowinę... Bóg się rodzi! Gwiazda ta i ten hymn uwielbienia dla Stwórcy świata od wieków sprowadza w dusze ludzkie błogość jakąś przedziwną, napełnia je otuchą, wiarą w lepszą przyszłość, miłością do wszystkiego co jest dziełem Wszechpotężnego Stwórcy. Pod wpływem gwiazdy Betlejemskiej cichną swary i kłótnie, w niepamięć idzie wszelka zawiść ludzka ustępując miejsca braterskiej miłości.

Dzień narodzin Chrystusa Pana, w żadnym może kraju nie jest obchodzony tak uroczyście jak w Polsce, która od zarania chrześcijaństwa w dniu tym zamienia się w jedną wielką rodzinę.

Dzień ten, to święto ogniska rodzinnego. Przy wigilijnym stole zasiadają wszyscy najbliżsi łamiąc się białym opłatkiem, składają sobie życzenia lepszej przyszłości. Budzą się nadzieje i serca biją żywiej, radośniej, weselej. O jak byłoby dobrze, gdyby wszystkie szlachetne porywy budzące się w sercach polskich przy tradycyjnym opłatku, nie były iskrą, która na chwilę zapala się i gaśnie, lecz by rozgorzały one potężnym płomieniem wszystkiego co piękne, szlachetne i dobre, by płomień ten jak znicz ofiarny rozgorzał, a światło jego rozeszło się po Polsce całej. Wówczas skończyłyby się narzekania, znikłby bez śladu brak wiary we własne siły a Ojczyzna nasza stałaby się matką każdemu, której mógłby się wyspowiadać ze swoich trosk i bólów, a w pracy dla której znalazłby ukojenie.

Wielkie zadania, są przed nami i sprostać im musimy, by nie zasłużyć sobie na wzgardę przyszłych pokoleń, Jednym z tych zadań to urzeczywistnienie wielkiej idei uskrzydlenia naszej Ojczyzny.

W dniu Narodzin Chrystusa Pana, gdy dzielić się będziemy tradycyjnym opłatkiem tym symbolem miłości i pracy dla lepszej przyszłości, musimy sobie wszyscy przyrzec. że nie poskąpimy sił, nie poskąpimy ofiar na rzecz Obrony Powietrznej Państwa, która ma nam zagwarantować spełnienie innych naszych życzeń.

Tylko wtedy będzie mogła popłynąć przez całą Polskę niezmącona niczem pieśń triumfu „Bóg się rodzi, moc truchleje".

ZYGMUNT RADOMSKI.

ZADANIA L. O. P. P.

Do tej pory pojmowano L. O. P. P. jako organizację, która ma za zadanie kupno samolotów dla armji i nic więcej.

Dlatego też każdy niemal Komitet powiatowy, czy Koło gminne na wstępie swej działalności uważały za stosowne misję swoją ograniczyć do zbiórki funduszów na zakup samolotu.

Powstało z tego tytułu moc niezadowoleń, albowiem Woj. Komitet wyjaśnił, że zakup samolotów należy do atrybucji IV Depart. M. S. Wojsk. — praca L. O. P. P. ma inny zakres działania — a zatem tym, którzy pragnęli ufundować samolot, skrzydła opadły i akcja wielkiej misji spaliła na panewce.

L. O. P. P. nie może się zajmować li tylko zakupem samolotów — o tyle — o ile są takowe potrzebne do propagandy.

Obecnie L. O. P. P. w okresie najbliższych



WŁADYSŁAW JUNG
Jenerał dywizji, Dowódca O. K. II.
Członek Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P.

3 lat ma za zadanie przygotować cały szereg lotnisk i miejsc do lądowania, których Polsce przedewszystkiem potrzeba.

Poza lotniskami L. O. P. P. ma obowiązek popierać rozwój fabryk i warsztatów lotniczych — aby rodzimy przemysł lotniczy podnieść do samowystarczalności.

Polska może zająć w tej gałęzi pierwsze miejsce w Europie.

Mamy ku temu wszelkie prawa.

Wszystkie surowce potrzebne do budowy samolotów mamy na miejscu — a zatem należy tylko fabrykacje postawić na należytym poziomie.

W kraju pozostanie wówczas i kapitał, którym dziś płacimy za samoloty nabyte zagranicą i energję ludzką, która dziś w setkach tysięcy robotnika emigruje za kawałkiem chleba poza Ojczyznę.

Tysiące młodzieży szuka dziś zajęcia, szuka wyboru zawodu, a niwa lotnicza odłogiem leży — brak nam inżynierów, brak pilotów — L. O. P. P. ma właśnie za zadania tej młodzieży pomóc, musi ją skierować na realne tory.

Dymisjowani i urlopowani z wojska piloci po paru miesiącach są niezdolni do kierowania samolotem — nie mają okazji do treningu. — Te kadry muszą mieć własne aerokluby, aerodrony, gdzie mogliby w pewnym czasie dalej się trenować. — Oto nowe zadanie, które znowu całkowicie leży na barkach L. O. P. P.

Lotnictwo cywilne leży jeszcze u nas w powijakach. Ogół społeczeństwa odnosi się doń z pewną rezerwą i bojaźnią; propagowanie zatem tegoż ma się zająć L. O. P. P.

Zadania L. O. P. P. jak widzimy z powyższego są wielkie — potrzeba na to wiele funduszów. Tylko organizacja oparta na stałych członkach czynnych może temu wszystkiemu podołać — wywiązać się należycie z włożonych nań obowiązków.

To też im więcej mieć będziemy w swych szeregach członków — tym szybciej zadania L. O. P. P. będą zrealizowane.

Witold Rudnicki.

Lotnictwo w świetle dat.

ROMAN SZYNKIEWICZ.

Ludzkość, w miarę opanowywania lądu i morza, coraz częściej zwracała uwagę na przestworza w których królowały wyłącznie ptaki, oraz starała się opanować ten żywioł.

Początkowo łudzono się, że zbadawszy konstrukcję ptaka, zdołają łatwo naśladować go, a tem samem zawładną przestworzem, jednak praktycznie okazało się to niemożliwem, przez co długie wieki musiała czekać ludzkość na miano „pana powietrza“.

Dążenia do zawładnięcia tym żywiołem przejawiają się u wszystkich prawie cywilizowanych ludów, a różne podania, legendy nawet w postaci wierzeń religijnych dowodzą niezbicie tego. Wśród powodzi tych podań i legend, które z pewnością posiadają cząstkę prawdy, niepodobna jednak stwierdzić jakiegoś faktu, ze wszechmiar wiarygodnego.

Dlatego pomijamy cały szereg przedsięwzięć niestwierdzonych, a które miały miej-

sce przed Narodzeniem Chrystusa i za pierwsze historyczne doświadczenie na polu awjatyki uważamy próby generała chińskiego Han-zi z latawcami w postaci smoków latających w roku 206 p. n. Chrystusa.

Daleko później, bo w 427 r. p. n. Chrystusa dokonywał doświadczeń ze swym gołębiem latającym grek Archyt z Torenta, słynny matematyk.

Pięć wieków upłynęło od tego roku, w którym odważny zakonnik angielski Olivier, przypiąwszy skrzydła do rąk i nóg skoczył z wieży klasztornej. Rok ten 1060 był jego grobem, bo zamałe skrzydła stały się przyczyną śmierci.

Rok 1161 był rokiem wielkich prób w tym kierunku w Konstantynopolu, które mimo wysiłków nie przyniosły rezultatów.

Cichy zakonnik Baco, chcąc prędzej dostać się do nieba, buduje w 1256 r. maszynę, która miała wznieść człowieka w powietrze.

W roku 1436 doświadczał swego metalowego orła i muchę matematyk bawarski Johann Miller. Aparaty jego przelatujące podobno około 400 m. udoskonalał znany fizyk, jezuita Kirchner. Jednak mimo poszukiwań nie zdołano odnaleźć tych planów.

Wszystkie te, mniej lub więcej udatne eksperymenty nad lotem w epoce średniowiecza, ukoronował swemi wynalazkami i projektami znakomity malarz Leonardo da Vinci 1452—1519.

On poznaje dokładnie lot ptaka, wymyślił spadochron i rzucił projekt śmigłowca (helikoptera). Wiele prac jego pozostało w doskonałych szkicach i rysunkach.

Mieszkańcy nowego świata również pracowali na polu awjatyki. I tak w 1709 roku udaje się brazylijczykowi Gurmasowi wznieść się na swej maszynie w obecności licznie zebranych widzów.

Matematyk Paneton badając różne zagadnienie lotu szkicuje w 1768 r. projekt helikoptera.

Jak bardzo kwestje te interesowały ogół, świadczy to, że w 1772 roku biskup Desforyce usiłował w obecności tłumów wzbić



Redaktor ZYGMUNT RADOMSKI
współpracownik „Steru“ i Szefostwa Propagandy Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P.

się w górę na swym wozie, ale napróżno. W 1781 roku zbudował Blanchard dwuosobowy aparat, jednak był on za ciężki.

Najlepsze stosunkowo rezultaty osiągnęła maszyna wiedeńskiego zegarmistrza, który w 1807 r. przeleciał na niej kilkaset metrów na 16 m. wysokości w czasie 30 sek.

Aparat ten ważąc 9 kg. o powierzchni 12m² unosił się w górę przy pomocy balonu.

Anglik W. Hensor zbudował w 1843 r. aparat latający, udoskonalony przez Amerykanina Serginfeeda. Ten niewielki aparat o powierzchni 465 cm² posiada już śmigło poruszane maszyną parową, wagi 6 kg.

Latem 1865 roku zegarmistrz Juljan zbudował maszynę dwuśmigłową, która przeleciała 12 m. w ciągu 5 sek.

(D. c. n.)

Lotnictwo na terenie szkół lubelskich.

Dwa lata minęło od dnia zorganizowania w Lublinie pierwszego koła lotniczego przy Gimnazjum Staszica. Inicjatorem tej placówki był kol. Kondracki, delegat P. L. Z. M., który, rozwijając swoją działalność na całą Polskę, zakładał we wszystkich miastach swe filje.

Koło lubelskie stawiając swe pierwsze kroki na polu lotnictwa, spotyka poważną przeszkodę w postaci niezalegalizowania koła u władz szkolnych.

Starania przedsięwzięte przez Zarząd trwały kilka miesięcy, tak, że dopiero na wiosnę 1925 roku przystąpiono do pracy. W międzyczasie powstają z inicjatywy Zarządu koła staszicow-

skiego podobne placówki przy „Szkole Lubelskiej“ Państwowem Gimnazjum Męskiem oraz przy „Szkole Handlowej Zawodowej“.

Koła te nie krępowane regulaminami szkolnemi, utrzymując ścisłą łączność z założycielem swym, pracę swą przejawiają w szeregu odczytów i zebrań.

Narazie nie mogły one marzyć o otworzeniu modelarni, ponieważ, ani materjału do pracy, ani odpowiednich instrukcyj nie miały i nie było skąd otrzymać.

Na takiej mniej więcej pracy i na oczekiwaniu lepszego jutra przeszło znowuż parę miesięcy, podczas których jedynie Koło Staszicowskie nabiera w pracy rozmachu, organizuje sekcję propagandową, modelarnię oraz fotograficzną. Popiera wydatnie Koło p. Dyrektor Tułodziecki, chcąc utrwalić egzystęncję tego zewszechmiar ważnego ogniska lotniczego.

W tymże okresie poraz pierwszy zainteresował się kołami lubelskiemi były szef propagandy p. mjr. Skrzywan, któremu przeniesienie służbowe z Lublina przeszkodziło zrealizować swoje zamiary co do Kół młodzieży.

Zadzierzgnięta łączność kół lubelskich z miejscowym Komitetem L. O. P. P. coraz bardziej wzmaga się, zwłaszcza, że rozwijające się placówki szkolne potrzebują pomocy i to materjalnej jak i moralnej.

Zwolna zaczyna nabierać kształtów realnych projekt kol. Szynkiewicza urządzenia Tygodnia Lotniczego Młodzieży Szkolnej.

Myśl ta znajduje poparcie zarówno u władz Ligi i Dyrekcyj Szkół, jak i u współkolegów szkolnych.

Zawiązuje się Komitet Organizacyjny, który mimo nadzwyczaj ciężkich warunków materjalnych, oraz rozruchów w tym czasie panujących przeprowadza „Tydzień“.

Rezultaty Tygodnia, aczkolwiek nie obfitują w znaczne dochody finansowe, jednak potwierdziły wyraźnie, że młodzież lubelska bardzo interesuje się lotnictwem, i że przy odpowiedniej organizacji będzie mogła owocnie pracować na tem polu.

To też rozwiązujący się Komitet Organizacyjno-Wykonawczy „I-go Tygodnia Lotniczego Młodzieży Szkolnej“ postanowił kontynuować nadal swe prace nad zorganizowaniem we wszystkich miejscowych uczelniach placówek lotniczych. Przewodnictwo Komitetu powierzają nadal kol. Szynkiewiczowi, który w bieżącym roku szkolnym realizuje przy współudziale Delegatów wszystkich szkół projekty, uchwalone przez Komitet.

Rezultatem tej pracy jest 10 Kół zarówno jak w żeńskich tak i w męskich szkołach o ogólnej liczbie członków 650.

Na czele każdego Koła stoją Zarządy, które kierując pracami Koła, utrzymują łączność z Ligą.

Reasumując powyższe zestawienie, zaznaczam, że ilościowo stan rozwoju idei lotniczej w Lublinie przedstawia się bardzo pomyślnie, bowiem jest kwestją najwyżej 4 tygodni, a będzie każda szkoła, typu średniego miała swoje Koła o przeciętnej ilości 80 członków, którzy z pewnością dołożą wszelkich starań, by nie dać się wyprzedzić współkolegom innych uczelni.

JAGIENKA Z POD LUBLINA.

LOTNIK.

W błękitach jego panowanie,
Towarzyszami-chmurki białe...
Muzyką-równe śmigła granie,
Pieszczotą-wiatru falowanie,
Bogactwem-czyny śmiałe!

I leci! leci pod obłoki,
Dumny jak orzeł bystrooki!
Czy w jaśń, czy kiedy grom się sroży—
Leci nasz król przestworzy!

Kłaniają mu się pól obszary
Dać rade odpoczynek miły...
Serca się chylą jak sztandary!
I patrzą oczy pełne wiary
W zuchwalstwa jego siły!

A gdy na dobre się rozhula
Rycerska dusza tego króla,
To zabobonny strach przenika
Jestestwo śmiertelnika!

Olbrzym posłuszny jego dłoni
Szybuje cudnie jak ptak Boży...
Albo jak kamień— z niebios tonie—
Pada bezwładnie i znów goni
Obłoczki wśród przestworzy!
Niedościgniony akrobata!
Opada, ślizga się i wzlata
I sięga wiecznej chwały szczytu
Nasz lotnik król błękitu!

LUBELSCY PIONIERZY LOTU SZYBOWEGO.

Zagadnienie lotu szybowego pociągającego swemi tajemnicami nietylko fachowych lotników-inżynierów, lecz przeważnie szerokie masy amatorów-miłośników sportu lotniczego, znajduje się u nas w Polsce jeszcze w powijakach.

Dotychczasowe poczynania na tem polu były i są tak nieznaczne, ilość zawodów i jakość wyczynów tak nikła w stosunku do zagranicy, że nawet niema co porównywać.

Najpoważniejszą przeszkodą tamującą rozwój tej gałęzi lotnictwa jest bezsprzecznie brak odpowiedniego terenu do lotów szybowych.

Dobre szybowisko w znacznym stopniu wpływa na osiągane wyniki.

Liga Obrony Powietrznej Państwa trzymając rękę na pulsie naszego lotnictwa, zajęła się również i sprawą szybowiska, które ma być z wiosną 1927 r. zupełnie wykończone.

W tymże czasie odbędą się wielkie zawody szybowców krajowych, które będą najlepszym sprawdzianem naszego na tem polu dorobku.

Zewsząd dochodzą nas wieści o budujących się aparatach bezsilnikowych. W Lublinie również jest w robocie 2 szybowce, wykonywane przez R. Szynkiewicza przy pomocy kolegów szkolnych.

Lubelski Komitet Wojewódzki Ligi O. P. P. oraz p. Dyrektor Tułodziecki subwencjonuje rozroczęte prace.

Szczegółowy opis szybowca, dane statystyczne oraz zdjęcia fotograficzne zamieścimy w najbliższym numerze „Steru“. *R. S.*



WITOLD KULIKOWSKI
Prezes powiatowego Komitetu L. O. P. P.
w Hrubieszowie.

KRONIKA SZKOLNA.

Wzrastające stale zainteresowanie wśród naszej młodzieży szkolnej sprawami awiatycznemi, a wreszcie powstawanie nowych kół lotniczych przy szkołach, nad któremi czuwa L. O. P. P. skłoniło nas do stałego wzmiankowania o postępach tych placówek. Spodziewamy się również, że wyróżnianie poszczególnych kół, będzie zachętą do intensywniejszej pracy w słabszych ogniskach. Poniżej zamieszczamy sprawozdania istniejących w Lublinie kół młodzieży.

1) Koło przy szkole p. Arciszowej, założone dn. 1/X 1926, liczy 105 członkiń, które wybrały na rok bieżący następujący zarząd: K. Dobrowolska — prezes; Rudnicka — sekretarz; Mazurkiewiczówna—skarbnik. Kierowniczki koła starają się obecnie o prelegenta na cykl odczytów treści lotniczej i organizują zbiórkę na fundusz zakupu samolociku.

2) 50 uczennic Państwowego Seminarjum zorganizowało kółko lotnicze, kierownictwo którego powierzyło, znanej na gruncie tej szkoły działacze, kol. Eugenji Dutkiewiczównie, która nie żałuje pracy, by koło to znalazło się na czołowem miejscu.

Projektują założyć biblioteczkę lotniczą, urządzić imprezę dochodową i postanowiły wydatnie przyczynić się do zakupu awjonetki.

3) Wychowanice gimnazjum p. Czarneckiej założyły również koło, liczące rekordową ilość członkiń bo 172.

Na zebraniu 10-X—26 wybrano następujący zarząd: Rakówna — przewodnicząca Żróbkówna—sekretarz; Dudzianka—skarbnik.

Kółko to nietylko ilościowo przedstawia się dobrze. Przedewszystkiem gorąco popiera akcję zakupu awionetki, w niedalekiej przyszłości organizuje szereg prelekcji — pogadanek na temat lotnictwa.

Przy szkole Zawodowej Żeńskiej zorganizowały uczennice kółko liczące 100 członkiń, interesujących się nadzwyczaj zagadnieniami lotniczemi.

Kółko to jest autonomiczną sekcją samopomocy, która wspiera je finansowo. Na czele koła stoi Jagielska prezes; sekretarz — Kamińska; Gancarówna — skarbnik. Koło opodatkowało się na rzecz zakupu awjonetki.

5) Idąc w ślad za współkoleżankami, zakładają uczennice na terenie gimnazjum p. Sobolewskiej kółko lotnicze, liczące przeszło 60 członkiń, które powołały na organizacyjnem zebraniu następujący zarząd: Grzegrzółka — prezes; Grabarzówna — sekretarz, Pellar —

skarbnik. Kierownictwo koła stara się u Ligi o prelegenta, celem poinformowania członkiń o lotnictwie, zapowiedziało również udział w zbiórce na zakup samolociku.

6) Na gruncie gimnazjum p. Kunickiego zorganizowano także koło lotnicze, do którego wstąpiło 85 koleżanek.

Na zebraniu zarząd następująco ukonstytuował się: Markowska — prezes; Araszkiewiczówna—sekretarz; Budzyńska—skarbniczka. Koło czeka na prelegenta L. O. P. P., a tym czasem zbiera składki na zakup samolotu.

7) Koleżanki szkoły p. Radzikowskiej posiadają kółko Lotnicze, liczące 60 członkiń, które współpracują z wybranym zarządem; Szymańska—prezes; Missolówna — sekretarz; Czarnecka — skarbnik.

Kółko żywo zajęło się zbiórką funduszów na samolot szkolny i postanowiło urządzić znaczniejszą imprezę.

W pozostałych szkołach żeńskich koła dotychczas nie powstały bądź to z powodu małego zainteresowania, bądź też z braku pozwolenia ze strony Dyrekcji Szkół.

8) Na czele męskich kół lotniczych, kroczy najstarsze koło przy gimnazjum Staszica liczące 83 członków, a które powstało w 1924 roku.

Kierownikiem koła jest od chwili jego powstania k. Szynkiewicz.

Obecnie posiada ono sekcje: szybowców, modelarską, fotograficzną i propagandową. Sekcję modelarską prowadzi k. Du Chateau, fotograficzną — Malinowski, szybowców zaś i propagandową — Szyszkiewicz. Sekretarzem jest Kalinowski, skarbnicy—Grazewicz i Szymusik. Przy kole jest jedyna w Lublinie bibljoteka lotnicza, posiadająca wszystkie polskie wydawnictwa, zaopatrywana w 4 czasopisma lotnicze. Kołem troskliwie opiekuje się p. Dyrektor i Liga, która subwencjonuje budowę szybowców. Koło wzięło czynny udział w organizacji III-go Tygodnika Lotniczego, a mianowicie udekorowało całe miasto wyprodukowanemi modelami większych rozmiarów, a nawet 8 metrowym sterowcem.

Zaznaczyć należy, że zarząd tego koła był inicjatorem wszystkich większych imprez lotniczych, urządzanych przez młodzież (Tydzień Lotniczy Młodzieży, zakup awjonetki).

9) Drugiem najstarszem kołem jest koło przy „Szkole Lubelskiej", które przed półtora rokiem mogło uchodzić za wzór, ale potem upadło i obecnie odrestaurowane liczy 40 członków. Zarząd Koła: Czarkowski — prezes; Grzebalski—sekretarz; Borkowski — skarbnik stara się obudzić zainteresowanie wśród kolegów i przystępuje do otwarcia modelarni, którą prowadziłby Miller, ale brak instruktora stoi temu na przeszkodzie. Koło opodatkowało się na rzecz zakupu awjonetki.

10) Na terenie Seminarjum Męskiego i Han-

GUSTAW LAWINA.

Nasz feljeton.

> „Ktoś kochany i bliski,
> co był z nim od kołyski,
> szedł przy nim i zdmuchiwał
> gwiazd mieniące się błyski.
> *E. Słoński.*

Śnieg dużemi płatami, kiej puch łabędzi, kiej pęki mlecznych róż padał na ziemię i bielił, i srebrzył pola, łąki i lasy...

Od wsi, od miasteczek i miast, z chudoby, chaty i pałacu—szła światem radosna wieść—Chrystus się narodził...

Na ziemi, jak na ziemi — radość, wesele—tu i ówdzie łzy... ból — cierpienie..

Anioł Pański obchodził świat i głosił: Pokój ludziom dobrej woli...

I zmęczyło się aniele małe, i usiadło przy lotnisku, i dobremi oczyma patrzyło na samotne hangary...

Żołnierz, co opłatkiem dzielił się właśnie z Potezem, narobił hałasu i w mig w hangarze znalazło się kilku lotników i kilku towarzyszy jazdy w podniebne szlaki.

Zawarczał motor, śnieg, gwiazdkami rozpryskiwany śmigłem, skrzył się jak sznur rozsypanych brylantów...

Anioł zwinął skrzydła, rozpuścił fale, jak len jasnych włosów, wsiadł do samolotu i polecieliśmy...

Po drodze spotkali nas aniołowie, co od szopy lecieli i gwiazdkami drogę nam słali...

Potez był dumny i poważny jak król jaki, albo monarcha.

Odwoził przecie wielkiego gościa — zmęczonego anioła do nieba...

Grube, ciężkie, śniegiem naładowane, chmury ustępowały nam z drogi, łamały się po połowie, to gięły się, to szczerbiły—rozbite śmigłem motoru.

Lecieliśmy długo, b. długo...

Pan Twardowski zapalił światła na księżycu, a słońce wszystkie gwiezdne pochodnie i widno było na drodze, kiej w jasny Boży dzień...

Pod niebem nie było już dziur, ani popsutych dróg—bite gościńce w dobrym stanie utrzymane — zresztą jak zagranicą. — Tu i owdzie zapomniane gwiazdy padały z brzękiem, kiej rozbite kryształy na ziemię, potrącane skrzydłami Poteza...

dlowej Szkoły zawodowej są także koła, ale, brak danych statystycznych stał się powodem że konstatujemy tylko ich istnienie.

W następnym numerze umieścimy sprawozdanie o reszcie kół.

Jak z powyższego zestawienia wynika młodzież lubelska szczerze zajęła się sprawą awjatyki i w granicach własnej możliwości pracuje.

Liga O. P. P. nie omieszka zająć się temi placówkami lotniczemi i dostarczając im potrzebnych instrukcij ułatwi kontynuować pracę.

Wyniki konkursu modeli modeli latających.

z dn. 16.X 1926 r.

I Lubelski konkurs Modeli latających był jak gdyby oficjalnym otwarciem prac w modelarniach szkolnych dając młodzieży przykład, zachętę i wskazówki. Warunki w jakich konkurs się odbywał były fatalne. Przedewszystkiem ciasny lokal, gdyż niepogoda zmusiła do schronienia się pod dach, a po drugie większość modeli stających do konkursu dała I Modelarnia przy państ. Gim. w Chełmie, była wystawiona na życzenie Kom. „III Tygodnia Lotniczego" w lokalach publicznych, gdzie uległy kompletnej prawie devegulacji. Modele z 2 Modelarni przy państw. Gim. „Staszica" w Lublinie zostały przeniesione w deszcz, który cały dzień padał, powodując również devegulację.

Ogółem stanęło 15 aparatów z czego 11 chełmskich i 4 lubelskie. Przyznać jednak należy, że wyniki wogóle były zachwalające pomimo tak złych warunków. Lot modelu oznaczonego I nagrodą wyniósł 36 metrów, najkrótszy zaś lot wyniósł $10_{,15}$ metrów, przeciętna zaś wynosi 20 metrów, co wykazuje już pewne wyrobienie konstruktorów w kierunku opanowania modeli.

Ze stabilizacją było naogół źle, gdyż jak już wspomniałem, wystawienie modeli i pogoda wpłynęły na nie fatalnie. Loty przeważnie odbywały się po krzywych zbaczających się w lewo (reakcja silnika gumowego)



CZESŁAW KUNCEWICZ
Sekretarz Powiatowego Komitetu L. O. P. P.
w Zamościu.

Kochany Anioł, rzucał swoje niebieskie oczęta w dół i słodko szeptał:

— Niechaj padają do Polski — wasza Ojczyzna potrzebuje dużo — światła...

I strącaliśmy mase gwiazd na ziemię— leciały i błyszczały po drodze, jak rozbite słońce na miljonowe kawałki. A Potez spokojnie i triumfalnie, jak wielki korab wśród spiętrzonych fal pruł, naprzód do samej bramy nieba.

Rozwarły się bramy, Piotr św. dobrotliwie się uśmiechał, a setka przeszło braci polskiej co to jeszcze na drutem powiązanym aparacie latało, burzą vivatów wprowadziło nas do środka...

Oniemiały oczy nasze, językiem z miejsca ruszyć nie można było na widok cudów niebieskich.

Wielki Bóg, widząc, że flota polska i niebu służy i aniołów z ziemi zmęczonych odwozi, skinął na Michała Anioła i wydał polecenie, aby dla L. O. P. P. jednego anioła w dzień Narodzenia Syna dla propagandy posłał...

I znowu nie wracaliśmy sami.

Mój Anioł siedział obok mnie i rozpowiadał o rozkoszy nieba...

Gwiazdy znowu sypały się pod nami, Potez z tej radości, że znowu niebieskiego gościa wiezie, pośliznął się na księżyc i z boku trochę wyszczerbił. Chciał nas za to Twardowski ukropem ognistem zalać, ale mu anioł palcem pogroził i ten mase ognia na raj bolszewicki wysypał...

I zbłądziliśmy wśród chmur śnieżnych i gwiazda wielka prowadziła nas na ziemię — Potez poszedł za jej promieniem... była to gwiazda Jezusowa.

Usiedliśmy opodal szopy i hołd Maleńkiemu oddali, a Dziecię Jezus, wskazując na chóry aniołów rzekło: Lećcie i pokój ludziom dobrej woli nieście...

I wypisaliśmy na skrzydłach Poteza: Pokój Miłość i Praca i do Polski w towarzystwie aniołów polecieli...

I nie stało wioski, nie stało miasteczka, gdzieby Potez L. O. P. P. nie zabłądził i pokój i miłość i pracy ludziom nie przyniósł.

I odtąd anioł mój tak „kochany i bliski", co szedł ze mną od kołyski" na skrzydłach mnie nosi i miłością i pracą zasiewa wojną skrwawione łany ukochanej Polski.

i kończyły się silnem uderzeniem o ścianę skracając lot bardzo znacznie.

Jedynie nagrodzone modele a w szczególności model z 2 Modelarni budowy kol. Ossowskiego, potrafiły utrzymać linję prostą lotu i przez to samo osiągnąć maksymalne wyniki.

Nieuregulowaną była jeszcze sprawa doboru śmigieł do odpowiednich typów modeli, przez co siła pociągowa silników gumowych była niewyzyskaną przynajmniej w jakich 15 — 25%.

Nagrodę I i III otrzymali kol. Ostrowski i Moczulski z 1 Modelarni przy Państw Gimn. w Chełmie za wspólne wykonane modele typu cięższego. Oto szczegóły konstrukcyjne tych aparatów: nagr. I (liczba konkursowa 4) powierzchnia nośna 2800 cm², średnica śmigła 34 cm. waga 230 gr., jednopłat o podwoziu z ochroną model konstrukcji własnej; nagr. III (liczba konkursowa 5) powierzchnia nośna 1440 cm², średnica śmigła 27 cm, waga 155 gr., jednopłat o podwoziu z ochroną konstrukcji własnej.

Nagrodę II otrzymał kol. Ossowski z 2 Modelarni przy Państw. Gimn. im Staszica w Lublinie: powierzchnia nośna 594 cm.², średnica śmigła 17 cm., waga 45 gr. typ Błaszczyńskiego „2" (liczba konkursowa 8).

Mamy głęboką nadzieję, że do zapowiedzianego na wiosnę II konkursu stanie już więcej Modelarni i że wyniki będą o wiele lepsze od ostatnich i pierwszych zarazem.

Młodym konstruktorom składamy serdeczne „Szczęść Boże" w dalszej owocnej pracy.

Instr. L. Giżycki.

Od Redakcji.

Konstruktorzy! Jeżeli będziecie mieli jakie trudności, problematy trudne do rozstrzygnięcia lub wogóle kłopoty połączone z budową modeli latających i redukcyjnych — zwracajcie się do Redakcji listownie, a otrzymacie wyczerpującą fachową odpowiedź wydrukowaną w następnym N-rze Steru".

Redakcja.

KORESPONDENCJE.

Parę słów o L. O. P. P. we Włodawie

Cóż wobec tego należało czynić? Czy „machnąć ręką" na wszystko, i rzuconemu ziarnu szczytnej idei pozwolić zmarnieć? — Nie, stokroć nie! — Bo aczkolwiek w numerze poprzednim zaznaczyłem, że społeczeństwo Włodawskie odnosi się obojętnie do spraw L. O. P. P. (nietylko zresztą do L. O. P. P.), to obojętność ta nie jest przecie jeszcze niechęcią. Zaniechanie dalszej pracy w tym kierunku byłoby jeszcze jednym przykładem więcej, że jesteśmy mistrzami w narzekaniu — mistrzami w głoszeniu jeremjad i zwalaniu winy na innych, zaś, jeżeli chodzi o twórczą pracę — pogrążonymi w bezwładzie niedołęgami.

Postanowiłem działać

Wiedząc jak trudno zgromadzić znaczniejszą ilość osób na jakimkolwiekbądź zebraniu, doszedłem, po naradzie z prelegentem Zarządu Głownego L. O. P. P., do następującej konkluzji:

— Ułożyć tekst, mniej więcej, treści następującej:

— Niżej podpisani wyrażają chęć należenia do Koła Miejscowego L. O. P. P. we Włodawie i do przeprowadzenia formalności związanych z rejestracją Koła, zarówno w Centrali, jak i u miejscowych władz administracyjnych, upoważniają (następuje 10 nazwisk).

— Ów tekst przedłożyć do podpisu możliwie najznaczniejszej ilości mieszkańców miasta Włodawy, a zwłaszcza jednostkom garnącym się do pracy społecznej, przyczem baczyć, by pod tekstem figurowały podpisy przedstawicieli wszystkich bez wyjątku zawodów, oraz warstw i grup społecznych.

— Po uskutecznieniu wskazanych poprzednio czynności i po formalnem zarejestrowaniu Koła, zwołać natychmiast pierwsze walne zebranie i wybrać Zarząd, komisję rewizyjną, oraz uchwalić budżet — wszystko, opierając się na odnośnych postanowieniach statutu. O terminie i miejscu walnego zebrania powiadomić wszystkich podpisanych pod wskazaną poprzednio uchwałą, a nadto urbi et orbi, za pomocą kilku odręcznych ogłoszeń wywieszonych na ulicy, podać do wiadomości, że w walnem zebraniu może wziąć udział każdy, kto złoży podpis pod deklaracją członkowską w trakcie zebrania.

Do przytoczonych wytycznych ściśle się zastosowałem, w rezultacie czego dnia 4 lipca 1924 r. odbyło się walne zebranie, które, na mocy statutu wybrało Zarząd, Komisję Rewizyjną i uchwaliło budżet na rok jeden t. zn. do dn. 30 czerwca 1925 r.

W tem miejscu nasuwa mi się szereg uwag co do spostrzeżeń, jakie poczyniłem w trakcie wykonywania tej pracy; uwagi te, nie pozbawione niekiedy humoru mogłyby jednak spowodować posądzenie mnie o załatwiania porachunków osobistych, wskutek czego, aczkolwiek dificilis est non scribere, uwag tych nie kreślę.

Ostatnie zainteresowania się społeczeństwa włodawskiego zabieganie wedle zorganizowania Koła L.O P.P. we Włodawie świadczy fakt, że pod deklaracją wyrażająca chęć należenia do Koła L. O. P. O, złożone przeszło 150 podpisów, zaś na pierwsze walne zebraniw dn. 4 lipca 1924 r. przybyło zaledwie 37 osób (Zarząh Koła ma dowody w swych aktach).

Skład Zarządu wyłonionego przez walne zebranie w dn. 4.VII 1924 r. był, po jego ukonstytuowaniu się, następujący:

1) Inż. Pleszczyński Marjan, ówczesny burmistrz miasta Włodawy — prezes;

2) Świetliński Wincenty, Notarjusz — zastępca prezesa;

3) Żelaźniewicz Marceli, Kierownik Oddziału Podlaskiego Syndykatu Rolniczego we Włodawie — skarbnik;

4) Barcz Edward, Referent Starostwa — sekretątz;

5) Kalichsztajn Jojna, właściciel sklepu galanteryjnego — członek Zarządu bez funkcji.

Skład osobowy wybranej równocześnie Komisji Rewizyjnej był następujący:

1) Bielawski Stanisław, ówczesny buchalter Magistratu m. Włodawy — prezes;

2) Chmielewski Leonard, Inspektor Ubezpieczeń na powiat Włodawski — członek Komisji;

3) Prill Wacław, Buchalter Sejmiku Włodawskiego — członek Komisji.

Uchwalony przez walne zebranie w dn. 4.VII 1924 r. budżet Koła Miejscowego L. O. P. P. we Włodawie opiewał na sumę 14.310 zł., z których 1525 zł. przewidziano na rozchód, zaś saldo w sumie 12.785 zł. postanowiono, w miarę realizacji budżetu, przekazywać wówczas do Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie

(D. c. n.)

JAGIENKA Z POD LUBLINA.

„Gwiazdka" w niebie.

(Impresyjka).

Złota, świetlista — z opalową smugą sięgającą ziemi—rozbłysła gwiazda zwiastująca narodziny Boga.

Pracowite prządki ze skrzydełkami aniołów, utkały Matce Najświętszej nowy płaszcz błękitny, z odblasków turkusowych wód na ziemi i kwiecia niezapominajek, a ozdobiły go djamentowemi łezkami nawróconych i przebaczających. Ubodzy cieśle przystroili św. Józefa w cudną szatę z różowych koralików krwawej swej pracy.

Aniołki uplotły maleńkiemu Jezusowi wianuszek z gwiazdek złotych... I skupiła się Najswiętsza Rodzina, niby w stajence Betleemskiej...

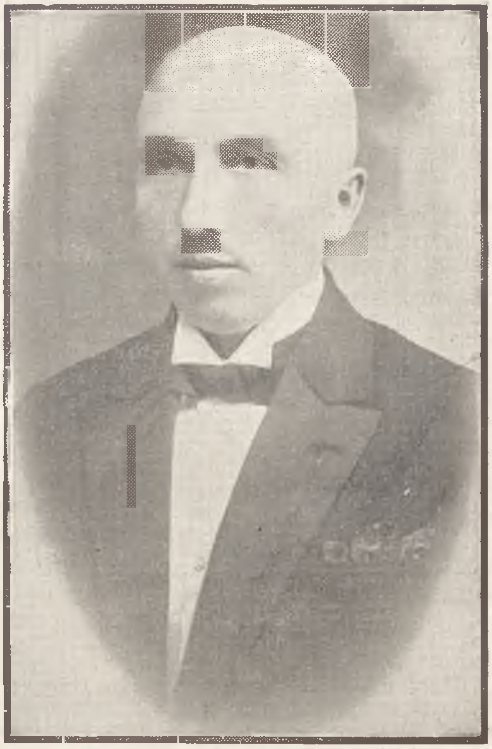
Straż trzymają znieruchomiali ułani — malowane dzieci —Grupa Boskich śpiewaków tworzy śnieżyste, zwarte tło... A górą, od wszelkiego, zewnętrznego zła — dzielą — szeroko rozpięte skrzydła metalowego ptaka, obrońcy ziemi poddanego nieba!

Martwy orzeł patrzy żywemi oczyma ducha lotnika, co w dniu największej chwały Niebios opuszcza iluzjowy hamak z mgieł i obłoczków, a w dłoń nawykłą do czynu chwyta ster...

Drugi—współkolega i towarzysz jego — stoi na kadłubie martwego ptaka, prosty i jak trzcina elastyczny, z wielką, złotą gwiazdą — w wyciągniętej ku górze ręce — gwiazdą zwiastującą światu cudowną Wieść...

Świetlista, przejasna smuga rzuca opalowe refleksy na grupę aniołów i świętych i uczczona rozkazem Bożym spływa na ziemię, oświetlając wnętrza ludzkich serc...

I kiedy w murowanych kościołach świata dzwonią dzwony, jarzą się tysiączne światła, huczą organy i ziemski chór kolendą się zanosi— tam... w błękitnej świątyni samego Boga—bucha także pieśń anielskich śpiewaków, świecąca — o setki promieni jasniej — gwiazda unosi się w górę... Wstrząsająco huczy motor, wprowadzony w ruch dłonią ducha lotnika, a wszyscy święci padają na twarze modląc się w tej potężnej chwili za grzesznych synów ziemi.



JAKÓB JEŻ
Sekretarz Powiatowego Komitetu L. O. P. P.
w Janowie lubelskim.

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA.

POLSKA.

Port lotniczy stolicy. Towarzystwa żeglugi powietrznej w Polsce usilnie starają się, by mimo budowy nowego lotniska dla celów wojskowych na Okęciu, pozostawić nadal port lotniczy dla żeglugi powietrznej na polach Mokotowskich.

Propaganda lotnictwa. Tow. Polska Linja Lotnicza „Aerolot" na prośbę Dyrekcji Państwowego Wyższego Kursu Naukowego w czasie od 19 do 23 ub. m. zorganizowała pokazy lotnicze; celem praktycznego zaznajomienia uczestników kursu, to jest przyszłych wychowawców naszej młodzieży z żeglugą powietrzną.

W lotach okrężnych wzięło udział 90 osób, w tem 32 kobiety i 58 mężczyzn.

ANGLJA.

Co Anglja wydaje na lotnictwo. Budżet angielski na lotnictwo cywilne podniesiony został w stosunku do roku poprzedniego o 100.000 funtów.

Największa część wydatków przeznaczona jest na rozbudowę wielkiego lotniska angielskiego w Croydon pod Londynem i na kupno gruntów i budynków w łącznej kwocie 224.000 funtów. Na służbę meteorologiczną i radjową wyznaczono 172.000 funtów.

Łączne wydatki na lotnictwo wojskowe i cywilne wynoszą 20.864.500 funtów, czyli z górą 900 miljonów złotych. Innemi słowy budżet an-



JULJAN ZIEMBIŃSKI
Prezes Koła L. O. P. P.
w Dubience powiatu Hrubieszowskiego.

gielskiego lotnictwa wynosi prawie połowę całego budżetu państwa polskiego.

Rząd a lotnictwo. Konferencja premierów dominjów brytyjskich poświęciła czwartkowe posiedzenie w całości sprawom lotniczym. Minister lotnictwa sir Samuel Hoare wygłosił trzygodzinne przemówienie o planach rozbudowy żeglugi powietrznej, która jest niesłychanie ważnym czynnikiem obrony Imperjum Brytyjskiego.

Angielski lotnik sięga po nowe laury rekordu wysokości. Znany lotnik angielski Bullmann usiłuje obecnie pobić rekord francuza Callizo na wysokość. Jak wiadomo, Callizo wzbił się w powietrze na 12.442 mtr. Bullman dla celów zdobycia rekordu chce użyć samolotu, sporządzonego w całości z metalu, którego silnik połączony będzie z kompresorem powietrznym. Bullmann spodziewa się osiągnąć wysokość 15.000 mtr. Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie przyrządów pomiarowych, na tak dużej wysokości gdzie panuje przeciętna temperatura 40 stopni niżej zera, mają być one pomieszczone w futerałach elektrycznie ogrzewanych.

CZECHY.

Niemcy porozumieli się z czechami w sprawie lotnictwa. Wedle doniesień Ajencji Wolfa, prowadzone w ub. tygodniu wstępne rokowania lotnicze czesko-niemieckie zakończyły się zupełnem porozumieniem we wszystkich zasadniczych kwestjach. W ciągu najbliższych miesięcy mają odbyć się ostateczne konferencję, celem zawarcia umowy lotniczej między temi krajami.

NIEMCY.

Junkersy na wschód. Niemieckie towarzystwo komunikacji powietrznej „Deutsche Luft-Hansa“ w dniu 30 października wstawiło do swego parku nowy samolot pasażerski. Jest nim VII Rorhbach“, wytworzony w zakładach Rohrbacha, sporządzony cały z metalu, wyposażony w trzy silniki po 250 MK każdy. Nowy samolot mieści 10-ciu pasażerów i trzy osoby obsługi.

Z posiedzenia Międzynarodowego Związku Tow. Komunikacji Powietrznej. W sobotę dn. 28 ub. m. ukończone zostały w Berlinie obrady Międzynarodowego Związku Tow. Komunikacji Powietrznej.

Do związku przystąpiły towarzystwa komunikacji powietrznej szwedzkie, austrjackie i t. zw. Tow. „Deruluft“ rosyjsko-niemieckie.

Jeszcze Junkers. Przemysł lotniczy całego świata prześciga się w budowie coraz to większych samolotów i co kilka tygodni opuszczają fabryki coraz to większe potwory powietrzne. Obecnie znów pierwsze miejsce zajęły Niemcy, które po angielskim 20-u osobowym samolocie „Argosy“, wypuszczonym z fabryki 26 sierpnia, zbudowały samolot na 25 osób.

Rozwój żeglugi powietrznej w Niemczech. Z okazji zmiany rozkładu lotów na sezon zimowy i zmniejszenia sieci komunikacji powietrznej, dzienniki niemieckie podają bilanse żeglugi powietrznej za sezon ubiegły 1926 roku.

Wedle ogłoszonych cyfr w czasie od kwietnia do września samoloty niemieckie towarzystw komunikacji powietrznej przebyły 4000000 klm. Największą przestrzeń jaką samoloty dokonały w ciągu jednego dnia wynosiła 37.141 klm. W okresie tym przewieziono około 38.000 pasażerów, 370 ton towarów, 125 ton poczty. W stosunku do roku ubiegłego cyfry powyższe wykazują poważny wzrost w dziale przewozu poczty i towarów.

Lotnictwo w Niemczech. „Kurjer Warszawski“ z dnia 13 b. m. w artykule „Niemieckie lotnictwo wojskowe“ stwierdza, iż mimo postanowień Traktatu Wersalskiego, lotnictwo niemieckie rozwija się świetnie i że porozumienie lotnicze francusko-niemieckie z dn. 7 maja zniosło większość ogłoszeń powojennych dla Niemców.

„Kurjer Poranny“ z. dn. 18 b. m. w artykule „Ile wydają Niemcy na lotnictwo?“ omawia budżet lotnictwa niemieckiego na rok 1926. Budżet ten wynosi Mk. zł 26.510.000 w tem subwencje dla lotnictwa komunikacyjnego wynoszą 8.371.000 Mk. zł., 5.300.000 na potrzeby nauki, 3.500.000 Mk. zł. na wspieranie lotnictwa bezmotorowego

i słabo silnikowego, 2000.000 Mk. zł. na nagrody za najwyższe wyczyny sportowe.

Cyfry te w porównaniu z budżetem polskim są olbrzymie tembardziej jeśli weżmie się pod uwagę; iż poza budżetem państwowym Niemcy wydają ogromne sumy na lotnictwo komunikacyjne.

FRANCJA.

Kobiety jako lotniczki. Międzynarodowy Związek Lotniczy na ostatniem swem posiedzeniu odbytem w Rzymie ub. m. poraz pierwszy oficjalnie uznał udział kobiet w lotnictwie. Związek postanowił odtąd prowadzić urzędowy rejestr wszystkich dokonanych rekordów kobiecych.

Lotnictwo komunikacyjne, a Międzynarodowa Izba Handlowa. 27.X odbyły się w Paryżu obrady Wydziału Lotniczego Miedzynarodowej Izby Handlowej. Obrady dotyczyły odpowiedzialności towarzystw komunikacji powietrznej wobec osób trzecich, ujednostajnienia listu przewozowego dla przesyłek lotniczych oraz ubezpieczenie personelu towarzystw komunikacji powietrznej. W czasie obrad poruszono również problem poczty lotniczej, przyczem wyłoniono wniosek zwołania konferencji pocztowej państw, interesujących się lotnictwem handlowem, celem przystąpienia wszystkich krajów do międzynarodowego związku pocztowego.

Mleczna droga powietrzna. Linja żeglugi powietrznej między Londynem a Paryżem otrzymała żartobliwy przydomek „mlecznej drogi powietrznej". Pochodzenia tej nazwy szukać należy u turystów amerykańskich w Paryżu, którzy zasmakowali w pewnych gatunkach mleka angielskiego. Apetyty amerykańskie wykorzystali przemysłowi przedsiębiorcy. Codziennie rano samochód dostawia na lotnisko londyńskie dwie wielkie bańki mleka, które w pięć godzin po wydojeniu znajdują się w rękach amerykańskich smakoszów w Paryżu.

JUGOSŁAWJA.

O lotnictwie Jugosłowiańskim. Rząd jugosłowiański wydał przepisy dla międzynarodowej komunikacji lotniczej nad terytorjum Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców. Naogół przepisy te nie różnią się od ustaw lotniczych w innych krajach. Na szczególną uwagę zasługuje:

Artykuł 7-mv, który zastrzega eksploatację linji lotniczych utrzymujących komunikację wewnątrz kraju królestwa wyłącznie dla samolotów imatrykulowanych w Jugosławji. Postanowienie powyższe znajdujemy w ostatnich czasach coraz częściej w ustawodawstwach szczególnie tych państw, które jako finansowo lub politycznie niedość silne, obawiają się inwazji obcych kompanij lotniczych. Zakaz ustawy chroni przed naciskiem politycznym, jakim się posługują kampanje lotnicze należące do państw, których stanowisko umożliwia im wywarcie takiego nacisku.

Artykuł 16-ty przewiduje, że przelot przez granicę państwa jest dozwolony tylko w porze dziennej od wschodu do zachodu słońca. Jest to przepis zbędny ponieważ obecnie loty nocne stają się rzeczą normalną i konieczną.

STANY ZJEDNOCZONE.

Zasiewy z samolotów. Oddziały lotnicze wojsk amerykańskich na wyspach Hawajskich urządziły jedyną w swoim rodzaju próbę zasiewania przy pomocy samolotów. W danym wypadku chodziło o zalesienie obszarów zniszczonych przez ogień których zasiew ręczny był niemożliwy z powodu bardzo niekorzystnego i trudno dostępnego gruntu. Na zasiewy z samolotów wybrano deszczowe dnie w czasie których rozmiękły grunt łatwo przyjmował ziarna. Trzy samoloty rozrzuciły 24 worki nasion, które doskonale się przyjęły.

ROSJA.

Sowiecki balon sterowy. W wyższej szkole Żeglugi Powietrznej w Leningradzie ma się odbyć w tych dniach próbny wzlot pierwszego balonu sterowego konstrukcji i patentu rosyjskiego. Według informacji dzienników sowieckich sterowiec ten, o pojemności 2500 metrów sześciennych zabrać może czterech ludzi załogi. Całkowity koszt budowy jego pokryły składki na ten cel, złożone przez robotników przemysłu chemicznego w okręgu moskiewskim.

WŁOCHY.

Światowe zawody lotnicze „Coppa d'Italja". Dnia 14 z. m. rozpoczęły się w Rzymie światowe zawody lotnicze o nagrody „Coppa d'Italia". W zawodach tych, które odbywają się rok rocznie od lat trzech wezmą udział samoloty: francuskie, niemieckie, włoskie, belgijskie i czecho-słowackie. Nagrody przyznawane są zarówno za loty na samolotach sportowych, jak i komunikacyjnych za osiągnięcie najlepszych rezultatów w rozmaitych dziedzinach.

Lotnik.

Przyjaciel „Steru".

Pan Redaktor Zygmunt Radomski ofiarował na fundusz prasowy naszego pisma całkowitą należność przypadającą Mu za prace w „Głosie Lubelskim" w sumie **126 zł. 15 gr.**

Ofiarodawcy na tem miejscu składamy serdeczne Bóg zapłać.

WYDAWNICTWO.

Jagienka z pod Lublina.

Pierwsza godzina życia.

(Feljeton)

Wysunęła się z hangaru srebrno-szara, rozłożysta, lekka a śmiała i stanęła na lotnisku drżąc miłośnie ku pierwszej godzinie życia.

— Mówią o mnie, że nie mam duszy, a ja tak mocno, tak gorąco rozumiem każde spojrzenie lotnika. admirującego moją możność dawania szczęścia...

— O kobiecie także dawniej mówiono, że to bezduszne stworzenie, a padały przed nią na kolana narody świata!

Ona czuła w sobie tę moc przyciągającą lecz posłuszną była swemu wielbicielowi i panu. Ja ślubuję również uległość kierowniczej dłoni lotnika i marzę o wspólnem z nim szczęściu.

— Już srebrzyste, zbuntowane krople szampana padły na mnie chrztem słodkim i otom gotowa unieść człowieka — entuzjastę ponad świat szeroki, w sfery obłoków i błękitu! —

Tak dumała na lotnisku przecudna „Amfibja", widząc przygotowania do odlotu.

Wegetacja w hangarze nie jest zaliczaną na rachunek życia. Ono—to szczęście! to bujny lot, to uniesienie w kraj prawdziwych bajek i czarów! Pięćset godzin takiego istnienia stanowi maximum radości życia samolotu.

To niewiele, a jednak, czy człowiek, po odtrąceniu czasu szarej walki o byt, chorób, łez, zawodów, ma w swojem długiem życiu — pięćset godzin słońca i beztroskich uniesień?

Zapuszczony motor wprowadził „Amfibję" w przejmujące do głębi drżenie...

— Pójdź. człowieku miły, coś ukochał wolne przestrzenie... Pójdż i zaznaj szczęścia o jakiem dawniej bogom się nie śniło!

I przyszedł on... z uskrzydloną duszą i promieniem w oczach — przyszedł wziąć radość i dać radość, wprowadzając królewskiego ptaka w bezpamiętne uroczysko pierwszej godziny życia.

— Polecimy na fale — mówi pilot szeptem duszy do swojej stalowej kochanki. Tyś nie stworzona do pyłu lotniska! Pierś twoja delikatna i cudna nie zniesie oporu twardego lądu... Ty jak rusałka po wodzie masz pląsać i z wody wypryskać w przestrzenie!

Dotknął ją zlekka, a ona ochotnie posłuszna jego woli zaczęła biec w dal, drżąca oczekiwaniem, pytająca, niepewna, jakby jej wiary brakło we własny polot i moc i bezwiednie prawie uniosła się z nad ziemi, rozpoczynając — dzięki czarodziejskiej hypnozie jego dłoni — pierwszą godzinę życia.

Zieleń łąk zaśmiała się wesołym szmaragdem swoich barw do człowieka-zwyciezcy — co zerwał się z ziemi i uciekł w sfery czyste i górne.

Więc już w powietrzu? Kiedy, w jakim momencie stało się to cudo? Bez szarpnięcia, bez drgnienia, jak na skrzydle anioła lecą oderwani od świata..

Na ziemi i w powietrzu cuda Bożej ręki garną się ku nim, a tam, w dali... pod nimi... drugie niebo błękitne.. porusza się, mieni, faluje... coraz bliżej, niżej...

Na szafirach spokojnej wody, piękny, szary statek, cacko powietrzne, spoczął błogo, mieniąc się w słońcu. Podwinięte kółka uczyniły go podobnym do olbrzymiego ptaka z rodziny pletwonogich.

Ale nie ustał furkot śmigła. Po chwilowem chłonięciu nowych czarów ptak drgnął do lotu i rozbijając połyskliwą piersią błękitne wody, popłynął szybko w djamentowym deszczu rozpryskanych fal... a potem znów poszybował w chmury...

— Mówią o mnie, że nie mam duszy.. A gdyby żywa, z ciała i krwi kochanka tak odczuła i pojęła swego bożka, jak ja to czynię— nie byłoby zdrad i prześnionych snów... Wiem kiedy mój sokół pragnie górnych lotów... Podrywam się wtedy całem mem jestestwem i niosę go na skrzydłach ekstazy... A gdy mu żartobliwość radosny uśmiech w serce rzuci... — żartuję z nim razem. Figlarną glissadą zsuwam się ku ziemi i płynę dalej ochocza do swawolnych akrobacji z nim i dla niego... Każde jego pragnienie najsubtelniej odczuwam, a mówią o mnie, że nie mam duszy!

Szum wiatru i łoskot śmigła czyniły atmosferę dyszącą życiem jak fala wezbrana. Pochłonięty wrażeniami lotnik wsłuchiwał się z rozkoszą w równą, miarową pracę motoru i osiągał coraz większą wysokość.

— Wrócimy na ziemię!—nagle szepnął swej stalowej kochance.

I zrobiło mu się żal.

— Czemu? Czy sprzykrzyły ci się te chwile zapomnienia i najczarowniejszej ekstazy?... Spowszedniało ci szczęście w wolnych, wymarzonych przestworzach? .. Czemu?—szemrała skrzydlata zjawa, pozwalając bez oporu na zniżanie lotu.

— Nie! nie! ty nic nie wiesz! To twoja pierwsza godzina życia! A masz tych godzin tak

niewiele!... Życie twoje obliczyć można z zegarkiem w ręku... Spoczniesz teraz w hangarze... Pięćset godzin radości — jeżeli cię los uchroni od wcześniejszej katastrofy — wystarczyć musi mnie i tobie na długie... długię do nieskończoności chwile...

Zejdziemy dobrowolnie na ziemię aby nam sił starczyło na nowe loty! —

Przybliża się szarozielona ziemia... Ramiona jakby unosi na powitanie gościa skrzydlatego...

Tak jakoś rzewliwie i smętnie kołyszą się drzewa, ździwione pewnie, że ci co latać wysoko umieją sami pozbawiają się wrażeń... Takie wystraszone umyka ptactwo, szarpiąc się w różnych kierunkach.

Szeroko otwarte drzwi hangaru czekają na powrót z obłoków...

I nadszedł on. Lotnik miłośnie-subtelną dłonią pokierował lekko aparatem i bez wstrząsu osadził go na lotnisku.

Drżała chwilę skrzydlata kochanka ostatkiem przeżyć szczęścia, a potem—spokojna, układna pozwoliła zamknąć się w hangarze do chwili, aż wybije godzina jej i poniesie ją znowu w lazurowe przestrzenie na zew człowieka entuzjasty.

KOMUNIKAT № 4

Lubelskiego Komitetu Wojew. Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Lublinie.

Zebranie Rady Naczelnej

Dnia 26.XI 26 r. odbyło się w lokalu Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego zebranie Rady Naczelnej L. O. P.'P. pod przewodnictwem p. Sołtana — Wojewody Warszawskiego.

Z Województwa lubelskiego członkiem Rady Naczelnej jest p. inżynier Tadeusz Kryński, który brał udział w obradach.

Przedmiotem obrad był program Walnego Zgromadzenia L. O. P. P. oraz rozpatrzono i poczyniono pewne zmiany w programie prac Głównego Zarządu L. O. P. P. na rok 1927 na Walne Zgromadzenie Delegatów L. O. P. P. całej Rzeczypospolitej.

W dniach 27 i 28.XI b. r. odbyło się w Warszawie Ogólne Zgromadzenie Delegatów L. O. P. P. z całej Polski. Udział brało 35 członków. Komitet Wojewódzki Lubelski reprezentowali: pp. Inżynier Tadeusz Kryński i płk. Witold Rudnicki.

O godz. 12 zebranie zagaił b. premjer prof. A. Ponikowski – poczem wybrano prezydjum pod przewodnictwem b. ministra p Kamieńskiego.

O godz. 1 w poł. prezydjum Zgromadzenia udało się do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, aby Mu złożyć hołd w imieniu Zgromadzenia.

Po południu wybrano 2 komisje.

1. statutową pod przewodnictwem sędziego Sądu Najwyższego p. Falkiewicza i 2 programowo-budżetową pod przewodnictwem p. mjr. Sznuka.

Delegaci Województwa Lubelskiego brali czynny udział w komisji programowo-budżetowej, która powołała na jeneralnego referenta p. inżyniera Kryńskiego.

28.XI o godz 9 rano rozpoczęto obrady. Przewodniczący zakomunikował Zgromadzeniu o nadzwyczaj przychylnem przyjęciu Prezydjum przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, oraz o żywem interesowaniu się akcją L. O. P. P. Pana Prezydenta, oraz o popieraniu jej przez pierwszego Obywatela Państwa.

Następnie rozpatrzono i przyjęto projekt nowego statutu L. O. P. P. referowanego przez sędziego Sądu Najwyższego p. Falkiewicza.

Następnie przyjęto program prac i budżet Głównego Zarządu L. O. P. P. na rok 1927 — referował p. inżynier Tadeusz Kryński.

Niezmiernie ważną uchwałą Zgromadzenia jest połączenie L. O. P. P. z Ligą Obrony Przeciwgazowej.

Techniczną stronę połączenia przekazano Zarządom obydwóch Towarzystw.

Nie przyjęto rezygnacji złożonej przez Zarząd Główny L. O. P. P, wyrażając mu uznanie za dotychczasową pracę i podziękowanie za wyczerpujący i bogaty program prac na rok 1927.

Pod koniec zebrania uskuteczniono dopełnienie wyborów do Rady Naczelnej L. O. P. P. przez powołanie na członka p. płk. Sędorka — dowódcę 1 pułku lotniczego — oraz zastępców p. generała Łuczyńskiego z Kielc i Ossowskiego z Woj. Wołyńskiego.

O godz. 5 po poł. obrady zakończono.

Z działalności Woj. Komit. L. O. P. P.

Kursa metodyczne.

Do 15-go grudnia staraniem Woj. Komit. zostały urządzone 2 kursy metodyczne w Kraśniku i Janowie Lub.

Z kursów powyższych skorzystało około 200 słuchaczy i słuchaczek. Wykłady odbywały się wobec p. starosty Panglisza, p. inspektora Szkolnego Korżona oraz przedstawicieli różnych organizacji społecznych.

Wizytacje.

Z ramienia Woj. Komitetu L O. P. P. Zastępca Szefa Propagandy Gustaw Lawina zwizytował następujące Komitety Powiatowe.

Zamość 13 XIII r. z. Członków Komitet liczy 300, kół 6. Zarząd Komitetu zdekompletowany. Walne zebranie naznaczono na 15 stycznia r. b.

III ci Tydzień Lotniczy dał 7 tys. złotych.

Krasnystaw 14 XII Praca na terenie powiatu w rozwoju, Komitet liczy 9 kół i 200 członków.

III-ci Tydzień Lotniczy jeszcze nie zlikwidowany.

Dotychczasowe wyniki cyfrowe 1118 zł. 40 gr.

Wizytacja w Lubąrtowie odłożona na 20 grudnia w porozumieniu z Komitetem,w Węgrowie i Sokołowie nie odbyły się wskutek ważnych przeszkód.

Nowe Koła.

Na terenie Żamościa istniało Koło L. O. P. P. Korpusu Oficerskiego, które w miesiącu grudniu przystąpiło do Woj. Komitetu L. O. P. P.

Dotychczasowe składki tego Koła w sumie zł. 2443 25 gr. wpłynęły do Banku Gospodarstwa Krajowego. w Lublinie na konto Woj. Komitetu L. O. P. P.

Kraśnik W dniu 4 grudnia zostało zorganizowane w Kraśniku Koło L. O. P. P.

Prezesem Koła jest Ks. prałat Scipio del Campo, Jego zastępcą p. Mazurkiewicz, burmistrz m. Kraśnika.

Powiat Janów lub. w myśl Komunikatów Woj. Komit. L O. P. P. został całkowicie zorganizowany.

Na terenie powiatu istnieje 17 kół gminnych i 2 koła miejskie.

Pan starosta Panglisz. prezes powiat. Komitetu L, O. P. P. organizacje przeprowadził szybko.

Nauczycielstwo powiatu Włodawskiego gremjalnie przystąpiło do L. O. P. P.

Na skutek odezwy powiatowego Komitetu L. O. P. P. we Włodawie P. T. Nauczycielstwo tego powiatu zapisało się do L. O. P. P.

W ten sposób L. O. P. P. zyskała kilkudziesięciu poważnych członków, a Ster prenumeratorów, gdyż wszyscy jednocześnie zaabonowali nasze pismo.

Oby ten szlachetny przykład znalazł naśladowców i w innych powiatach.

Kurs metodyczny L. O. P. P. w miesiącu styczniu 1927.

Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Lublinie na życzenie Powiatowych Komitetów urządza w styczniu b. r. jednodniowe Kursy Metodyczne dla P. T. Nauczycieli, Urzędników Samorządowych i działaczy L. O. P. P. w następujących miejscowościach:

10 stycznia w Zamościu
16 „ w Krasnymstawie
20 „ w Węgrówie
22 „ w Sokołowie.

Kurs taki będzie trwał 1 dzień i obejmuje następujące referaty:

1. Co to jest L. O. P. P.
2. Jak założyć Koło L. O. P. P.
3. Program pracy w Kołach.
4. Metodyka imprez.
5. Niedomagania pracy w organizacjach

Sekretarjat Woj. Komit. L. O. P. P. oraz Redakcja i Administżacja miesięcznika „Ster" od dnia 15 grudnia mieści się w gmachu Hotel Europejski w podwórzu.

Sekretarz *F. Frańczak* Przewodniczący *Dr. St. Bryła.*

Redaktor odpowiedzialny: GUSTAW LAWINA. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.